

AGENDA-21-Kino am 16.10.2007: Einführung „Bahn unterm Hammer“

(Martin Hirte)

Zu Beginn der 90er Jahre wurde von der EU eine **europäische Richtlinie** verabschiedet mit dem Ziel, den europäischen Eisenbahnmarkt umzustrukturieren. Die Bahnen sollten sich von Behörden zum Unternehmen wandeln, die Schienennetze sollten auch für Mitbewerber offen stehen, und somit sollte künftig ein Wettbewerb der Eisenbahnunternehmen untereinander stattfinden.

Die Bundesbahn erwirtschaftete damals pro Jahr sieben Milliarden Euro Verluste. Um diese Entwicklung zu bremsen, wurde 1994 die **erste Stufe der Bahnreform** in Deutschland eingeleitet. Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn wurden zur Deutschen Bahn zusammengelegt, Europas größtem Eisenbahnunternehmen. Einige Unternehmensbereiche wurden neu geschaffen, andere wurden aufgelöst oder verkauft.

Im Jahr 1999 wurden in einer **zweiten Stufe der Bahnreform** verschiedene Geschäftsbereiche der Bahn - Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr, Fahrweg und Personenbahnhöfe - in **Aktiengesellschaften** umgewandelt, um die Transparenz zu erhöhen.

Die Bundesrepublik Deutschland wurde Inhaberin aller Aktienanteile. Da kein Handel mit den Aktien stattfindet, wurde die Bahn damit sozusagen ein privatrechtlich organisiertes Staatsunternehmen. Das Grundkapital des Unternehmens beträgt derzeit 2,15 Milliarden Euro und ist in 430 Millionen Stückaktien eingeteilt.

Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG wurde 1999 Hartmut Mehdorn. Im achtköpfigen Vorstand sitzen unter anderen noch Otto Wiesheu (ehem. Bayr. Wirtschafts- und Verkehrsminister) und Norbert Benschel (vormals Daimler Benz Aerospace).

Zwischen 1994 und 2004 wurden im Zuge der Bahnreform über **5.000 Kilometer Strecke stillgelegt** und zahlreiche Weichen entfernt. Der so genannte „kleinteilige Schienengüterverkehr“ wurde radikal abgebaut - von 13.000 Kilometern Industriegleisen auf heute gerade noch 4.000.

Seit 1994 wurden 400 **Bahnhöfe** geschlossen. Weitere 1800 bzw. zwei Drittel aller Bahnhofsgebäude sollen in den nächsten Jahren verkauft werden - in Bayern werden das 68% aller Bahnhöfe sein, das heißt von den heute noch vorhandenen 308 Bahnhofsgebäuden sollen 210 verkauft werden.

Die Vorgänge in **Herrsching**, wo der Bahnhof trotz Vorkaufsrecht der Gemeinde an einen Privatmann verkauft wurde, lassen erahnen, in welche Richtung die Profitmaximierung bei der Bahn führen wird.

Einhergehend mit der Rationalisierung und Modernisierung baute die Bahn auch das **Personal** rigoros ab - 180.000 Stellen wurden seit 1994 im Schienenverkehr gestrichen – das bedeutet die Halbierung des Personals - , die Löhne und Gehälter wurden abgesenkt und die Arbeitszeit verlängert – dies muss natürlich auch im Zusammenhang mit den derzeitigen Lokführerstreiks gesehen werden.

Dennoch wurden die **Hauptziele der Bahnreform nicht erreicht**: Die Entlastung des Staatshaushalts und die Verlagerung von mehr Verkehrs auf die Schiene. Der Schienengüterverkehr verlor weitere Anteile an den Straßenverkehr. Der Personenverkehr stieg trotz des stark geförderten Nahverkehrs kaum an – nur acht Prozent des gesamten Personenverkehrs wickeln sich heute auf der Schiene ab.

2006 verbucht die Bahn zwar einen Rekordgewinn von 1,68 Milliarden Euro, doch betriebswirtschaftlich ist die **Bahn-Bilanz des Bundes negativ**. Die Leistungen des Bundes für die Bahn insgesamt betragen über 10 Milliarden Euro jährlich für den Erhalt des Nahverkehrs und für Erhalt und Ausbau der Infrastruktur. Den Gewinnen stehen also Milliarden Euro Zuschüsse gegenüber, die effektiven Schulden belaufen sich inzwischen auf über 20 Milliarden Euro.

Bereits 1993 begann unter der Regierung **Kohl** die Planung für eine **Privatisierung der Bahn** – parallel zu anderen Privatisierungsprojekten wie z.B. der Post, der Telekom und der Lufthansa. Die Begründung war und ist auch noch heute, dass die Deutsche Bahn als „Global Player“ der Logistikbranche europa- und weltweit andere Bahnen und Logistikunternehmen aufkaufen müsse, um zu überleben.

Heutige Protagonisten einer Privatisierung bzw. eines Börsengangs der Bahn sind Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) und DB-Chef Hartmut Mehdorn. Mehdorn ist der Meinung, Arbeitsplätze bei der Bahn könnten nur mit einem „vollen Zugang zum internationalen Kapitalmarkt langfristig gesichert und geschaffen“ werden.

Mehdorn hat nach Recherchen des ZDF-Magazins Frontal21 mindestens ein Dutzend Ex-Politiker, darunter ein ehemaliger Bundesminister sowie zahlreiche Landesverkehrsminister, als Lobbyisten in den Dienst der Bahn gestellt. Seit 1998 wurden außerdem fast 5 Millionen Euro für 15 Gutachten zum Thema Bahnprivatisierung ausgegeben.

Am 9. November 2006 verständigte sich der **Koalitionsausschuss** grundsätzlich auf die teilweise Kapitalmarktprivatisierung der Deutschen Bahn AG. Das Unternehmen soll zu 49 Prozent in milliardenschweren Aktienpakete an strategische Anleger veräußert werden – das **größte Privatisierungsprojekt der deutschen Geschichte**.

Die Erlöse aus dem Verkauf der Bahnaktien – darin enthalten ist die Hälfte der Deutschen Bahn AG inklusive ihrer 397 Tochtergesellschaften - werden auf 6 -8 Milliarden Euro geschätzt. Allein der Wert der Infrastruktur – Gleise, Bahnhöfe – wird jedoch auf über 120 Milliarden geschätzt.

Der Bund will das Eigentum an Schienen, Oberleitungen und Bahnhöfen zwar formal behalten, überlässt es aber der Bahn für mindestens 15 Jahre zur Nutzung. Das heißt der Bund bleibt Eigentümer, die Deutsche Bahn AG und damit die Privatinvestoren können damit verfahren wie mit Eigentum und es wirtschaftlich verwerten.

Die Investoren werden also in Zukunft mitentscheiden, welche Strecken noch rentabel sind, welcher Bahnhof sich noch lohnt, wo investiert wird und wo nicht. Sie können sogar „nicht bahnotwendiges Gelände“ verkaufen oder Bahnhöfe verkaufen und dann zurückleasen.

Wenn der Bund nach 15 Jahren die Kontrolle über Gleise und Bahnhöfe wieder erlangen möchte, muss er allein diese für einen Wertausgleich von ca. 7,5 Milliarden Euro zurückkaufen. Tut er das nicht, geht auch die Bahninfrastruktur komplett ins Eigentum der Deutschen Bahn AG über.

Außerdem zahlt der Bund jährlich rund 2,5 Milliarden Euro für den Erhalt des Schienennetzes und weitere 1,5 Milliarden für den Bau neuer Strecken, ohne über die genaue Verwendung bestimmen zu können. Diese Gelder werden praktisch die Renditen privater Investoren absichern.

Norbert Königshofen von der CDU sagte dazu in der Bundestagsdebatte vom 13. September 2007:

„Das bedeutet im Klartext: Wir verkaufen die Hälfte von allem für 8 Milliarden Euro, von denen 4 Milliarden Euro dem Haushalt zufließen, und investieren in den nächsten 18 Jahren über 70 Milliarden Euro. Wenn wir das Netz zurückholen müssen – beispielsweise weil das auf europäischer Ebene verlangt wird –, zahlen wir mindestens 7,5 Milliarden Euro. Das ist schwer zu vermitteln. Man fragt sich, warum wir das tun. Sie müssen sich nicht genieren, wenn Sie sich diese Frage stellen. Denn fast alle – auch die Journalisten bzw. die Fachleute – fragen sich, warum wir das tun.“

Die Süddeutsche Zeitung kommentiert das am 18. September folgendermaßen: *„Die große Koalition will den Börsengang der Bahn nur noch durchboxen. Was weg ist, ist weg – leider für immer. Kein Gesetzesvorhaben der Großen Koalition ist so evidenter Unsinn wie dieses. Juristen schütteln den Kopf, die Steuerzahler tragen die Last. .. Wem dieses Konstrukt nicht einleuchtet, muss nicht am eigenen Verstand zweifeln, allenfalls an dem der Regierenden“*

Das deutsche Eisenbahnsystem wurde über 170 Jahre von der gesamten Gesellschaft finanziert. Entsprechend groß ist auch die Schar der Gegner eines Verkaufs. Nach einer Umfrage sind zwei Drittel der Bundesbürger gegen eine Privatisierung der Bahn. Gegner des Gesetzes sind die meisten Umwelt- und Verkehrsverbände, die Oppositionsfraktionen im Bundestag, die Städten und Gemeinden und die großen Gewerkschaften, allen voran Ver.di und der DGB. Die Verkehrsminister der Bundesländer verwarfen am 2. August 2007 die Pläne zur Privatisierung der Deutschen Bahn und forderten Nachbesserungen, u.a. ein *„echtes Mitsprache- und Kontrollrecht der Länder bei der Verwendung der für Investitionen im Nahverkehrsbereich vorgesehenen Bundesmittel“*. Durch den Börsengang gebe der Bund seinen Einfluss auf das Schienennetz fast völlig auf und verstoße damit gegen die Gemeinwohlforderung des Grundgesetzes. Die Länder verlieren damit auch ihre Mitsprache an der Planung des Regionalverkehrs.

Außerdem sei zu befürchten, dass der Renditedruck die Nutzung von Gleisen und Bahnhöfen deutlich verteuert, was für die Länder Mehrkosten von mehr als 1 Mia Euro in den nächsten 5 Jahren bedeuten kann. Auch die Nahverkehrsverbände befürchten, dass sie künftig mehr für die Schienen zahlen müssen. Viele kleinere Bahnhöfe könnten geschlossen und bis zu 10 000 km Schiene stillgelegt werden - Eine kürzlich bekannt gewordene Vereinbarung zwischen Bahn und Bund sieht dies vor, dass langfristig ein weiterer großer Teil von Strecken und Bahnhöfen in dünner besiedelten Gebieten abgebaut werden soll.

Der Bundesrat hat am vergangenen Freitag die Pläne zur Privatisierung abgelehnt und über 40 Nachbesserungen gefordert.

Auch aus Sicht der AGENDA 21 muss die Bahn als umweltfreundliches, sicheres und für alle erschwingliches Verkehrsmittel in öffentlicher Hand bleiben. Würde man dem Straßenverkehr und Flugverkehr die Folgekosten für Umwelt, Gesundheit, Klima und kommende Generationen anrechnen, wäre die Bahn mit Abstand das billigste Verkehrsmittel.

Im Bündnis „Bahn für alle“ haben sich Gegner der Bahnprivatisierung zusammengeschlossen. Auf ihrer Website ist unter anderem zu lesen: *„Die G8-Staaten sind auch auf dem Gebiet der Verkehrspolitik beispielhaft für den zerstörerischen Charakter der vorherrschenden Wirtschaftsweise. Sie sind verantwortlich für zwei Drittel der verkehrsbedingten klimaschädigenden Emissionen. Ihre Privatisierungspolitik im Bahnbereich wird diese negative Bilanz noch verstärken“*.

Zum Bündnis „Bahn für alle“ gehören unter anderem die Grüne Liga, der BUND, Robin Wood, der Verkehrsclub von Deutschland, die Gewerkschaft Ver.di und Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), ein Kreis von Bahnexperten.

Mitglied des BsB ist Professor Karl-Dieter Bodack. Er ist freiberuflicher Unternehmensberater und Professor an der Hochschule Coburg für Industriedesign. Professor Bodack war von 1970 bis 1995 in Stabs- und Führungspositionen der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Bahn und ist Sachverständiger für Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags für den Bahnverkauf. Wir freuen uns, dass es heute zu uns gekommen ist und im Filmgespräch zur Diskussion zur Verfügung steht.

Der Film „Bahn unterm Hammer“ ist ein Dokumentarfilm von Herdolor Lorenz und Leslie Franke. Leslie Franke hat mit ihrer Hamburger Produktionsgesellschaft „Kernteam“ unter anderem auch die Dokumentation „Wasser unterm Hammer“ gedreht.

„Bahn unterm Hammer“ wurde ausschließlich über Spenden finanziert und ist bereits jetzt in den schwarzen Zahlen.

Am 27. Oktober entscheidet übrigens der SPD-Parteitag über die Bahnprivatisierung. Für den 24. Oktober – also morgen in einer Woche – sollen bundesweit auf Bahnhöfen und in Zügen Bahnreisende zum Protest gegen den Ausverkauf der Bahn aufgerufen werden. Wer sich an dieser Aktion von Attac und Compact beteiligen mag – wir haben die Internetadresse der Initiative ausliegen, wo man sich Flyer bestellen kann.

Aktuelle Termine AGENDA-21-Kino und AK Lebensstile/Eine Welt bei

Lokale Agenda 21 Herrsching

c/o Indienhilfe e.V. (Kontakt: Elisabeth Kreuz), Luitpoldstr. 20, 82211 Herrsching, 08152-1231
email@indienhilfe-herrsching.de, www.indienhilfe-herrsching.de